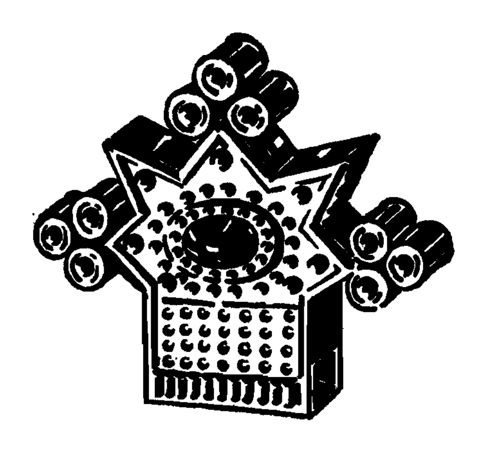


HESPÉRIS

ARCHIVES BERBÈRES et BULLETIN DE L'INSTITUT DES HAUTES ÉTUDES MAROCAINES



Année 1950 3e-4e Trimestres

LIBRAIRIE LAROSE, PARIS
11, RUE VICTOR-COUSIN, Ve

HESPÉRIS

TOME XXXVII

Année 1950 — *3e et 4e Trimestres*

SOMMAIRE

ARTICLES :

***

COMMUNICATIONS :

Communications

LE DERNIER EXPLOIT DES CORSAIRES DU BOU-REGREG

Dans le *Kitāb el-Istiqçā'*, l'historien En-Naçiri s'exprime en ces termes :

« Vers la fin de l'année 1243 [25 juillet 1827 — 13 juillet 1828], dans le but de faire revivre la tradition de la guerre sainte sur mer, que le sultan Moulay Sliman avait fait cesser, Moulay Abd er-Rahman avait donné l'ordre de construire des flottes, qui devaient être réunies à celles qui existaient encore provenant de son aïeul, Sidi Mohammed ben Abdallah et avait autorisé les capitaines de bateaux des deux rives de Salé et de Ribat el-Fath à croiser avec les corsaires de guerre sur les côtes du Maghreb et sur les rivages voisins. Dans une de ces croisières, les raïs El Hajj Abd er-Rahman Bargach et El-Hajj Abd er-Rahman Brittel rencontrèrent des voiliers autrichiens et s'en emparèrent, ces navires n'étant pas munis du papier de passeport qu'ils avaient habituellement. Ils y trouvèrent une grande quantité de marchandises, spécialement de l'huile. Certains de ces bateaux furent amenés dans le port des Deux-Rives, les autres dans celui de Larache. » (1)

L'auteur rappelle ensuite le bombardement de cette dernière ville par la flotte autrichienne, puis ajoute : « L'affaire fut réglée grâce à l'intervention des Anglais, qui envoyèrent leur ambassadeur, accompagné de l'ambassadeur autrichien, auprès du sultan à Meknès au mois de rebīʿ 1246 » [20 août — 17 octobre 1830] (2).

Ces événements n'ont guère retenu l'attention des historiens de langue

(1) En-Naçiri, *Kitab el-Istiqça*, « Chronique de la dynastie alaouite du Maroc, trad. Fumey, *in* « Archives Marocaines », vol. X, pp. 129-130. Ces événements sont également rapportés par Moulay Abd er-Rahman Ben Zidan *(Ithaf A'lam an-Nas*, vol. V, Rabat, 1933, pp. 132-150) ; d'après l'historien meknassi, dont l'ouvrage n'a pas été traduit en français, les corsaires rbatis se seraient emparés d'un bateau anglais et d'un bâtiment autrichien.

(2) En-Naçiri, *ibid.*, pp. 131-132.

française (1), qui se sont plus occupés d'étudier les difficultés de Moulay Abd er-Rahman avec la France, à la suite de la prise d'Alger. Cependant, les documents des archives du Protectorat (2) permettent de rectifier et de compléter le récit de l'historien marocain.

Il semble bien, tout d'abord, que le sultan n'ait pas attendu l'année 1243 de l'hégire (1827-1828) pour tenter d'organiser la reprise de la course, abandonnée quelque dix ans auparavant par Moulay Sliman. En effet, dès le mois de septembre 1825, le gouvernement marocain avait acheté au consul de Sardaigne, pour le prix de quatre mille deux cent cinquante piastres, soit vingt-trois mille huit cents francs, une goélette, « doublée en cuivre », armée de quatre caronades et de deux canons. Notre consul général de Tanger, Sourdeau, signalait alors que le navire sarde allait être aménagé pour la course, qu'il porterait six pièces de canon et quatre obusiers, et qu'il aurait un équipage de cinquante hommes. Il précisait même que le Makhzen avait demandé des passeports pour son bâtiment aux consuls des nations européennes représentées auprès du sultan. Le corsaire devait, disait-il, croiser dans le Détroit et courir sus aux pavillons des puissances qui n'avaient pas de consul au Maroc, telles par exemple la Russie, la Prusse, la ville libre de Hambourg et l'Autriche-Hongrie. Par ailleurs, les autorités marocaines de Tanger entraient en pourparlers, à la même époque, avec le représentant des Etats-Unis d'Amérique, pour se faire céder trois autres navires qui seraient utilisés dans le même but. Cette opération n'aboutit pas, ou du moins elle n'aboutit que partiellement car, au mois de juillet 1828, la marine corsaire du sultan comprenait seulement trois bricks, mouillés à Rabat ou à Larache.

Quoi qu'il en soit, au mois de juillet 1828, deux raïs du port du Bou Regreg, El-Hajj Abd er-Rahman Brittel et El-Hajj Abd er-Rahman Bargach, partent en croisière dans l'Océan Atlantique. Dans les premiers jours du mois d'août suivant, entre Porto et le cap Finisterre, ils rencontrent et arrêtent deux bâtiments français, mais « sans leur faire aucune insulte ». Puis ils s'emparent de trois autres navires de commerce — un brick et une goélette britanniques, un brick autrichien — et les ramènent dans le port de Rabat. De sérieuses difficultés vont s'ensuivre.

Avec la France cependant, il n'y a pas d'incident. En effet, les corsaires marocains sont simplement montés à bord des bateaux français pour

(1) Il en est cependant fait mention par quelques auteurs, notamment Léon GODARD, *Description et Histoire du Maroc*, Paris, Madrid et Alger, 1860, pp. 592-593 ; Henri de LA MARTINIÈRE, *Souvenirs du Maroc*, Paris, 1913, pp. 123-124 et Roger COINDREAU, *Les Corsaires de Salé*, Paris, 1948, pp. 204-205. Le récit du premier est beaucoup plus près de la vérité que celui d'En-Naçiri, malgré quelques inexactitudes de détail. La Martinière parle surtout du bombardement de Larache et M. Coindreau se borne à résumer en quelques lignes les indications de l'historien marocain.

(2) *Archives du Protectorat de la France au Maroc*, à Rabat. « Archives du consulat général et de la légation de Tanger », fonds ancien, 1re section, politique : vol. 17, 18 et 19, *passim* ; cartons Rabat nos 1 et 2, lettres de 1828, 1829 et 1830.

saluer les capitaines et leur offrir des vivres et de l'eau potable. Mais, en raison de cette visite, nos deux navires ont dû faire une quarantaine de quinze jours, en arrivant dans les ports où ils se rendaient ; par suite, ils ont subi un retard qui leur a causé un certain préjudice. Notre représentant à Tanger, le vice-consul Delaporte, gérant le consulat général, a l'occasion, quelques semaines plus tard, de rencontrer le raïs El-Hajj Brittel. Il le remercie des offres faites à nos capitaines, mais lui expose les inconvénients qui en ont été la conséquence. Aussi, lui demande-t-il de s'abstenir, à l'avenir, de semblables visites, comme le font d'ailleurs les marins des régences barbaresques d'Alger et de Tunis. Le raïs s'y engage bien volontiers.

Le conflit avec l'Angleterre présente un caractère beaucoup plus sérieux.

Les deux bâtiments britanniques ont été capturés parce qu'ils n'avaient pas de signes de reconnaissance — ou de confrontation, comme on disait alors — permettant de les identifier facilement, de façon certaine. Ils ont été conduits à Rabat, puis le sultan a donné l'ordre de les envoyer à Tanger, où ils arrivent le 20 août.

Des négociations s'engagent aussitôt entre les autorités marocaines et le consul anglais, Douglas. Celui-ci, auquel on oppose que les navires de son pays n'étaient porteurs d'aucun signe de reconnaissance, répond que les bateaux britanniques n'ont pas l'habitude d'en avoir quand ils naviguent dans l'Atlantique ; ils n'en sont munis qu'en Méditerranée, où sévissent les pirates d'Alger. Il affirme en outre que les corsaires du Bou Regreg arboraient indûment le pavillon blanc du roi de France, ainsi que l'ont attesté, dans une déclaration faite sous serment, le capitaine du brick et les principaux membres de son équipage. Mais le raïs Brittel conteste formellement cette accusation ; il connaît trop bien, dit-il, les lois de la navigation pour abuser ainsi du pavillon d'une autre nation, et surtout d'une nation amie.

Le 29 août, le gouverneur de Tanger convoque à la qasba de la ville tous les consuls européens et les reçoit, assisté des administrateurs de la douane, d'un officier envoyé spécialement par le sultan et du raïs El-Hajj Brittel. Il leur demande de vérifier les papiers des bâtiments arrêtés et de dire si les corsaires avaient eu raison ou tort de s'en emparer. Mais le consul d'Angleterre a refusé d'assister à la réunion. En son absence, tous ses collègues se récusent, déclarant ne pas avoir à s'immiscer dans cette affaire et que Douglas seul est à même d'apprécier la légalité de l'opération.

Contrairement à ce qu'il espérait, le Makhzen n'a pas obtenu l'approbation du corps consulaire. Aussi les deux navires anglais sont-ils relâchés dès le lendemain. Mais Douglas ne se contente pas de ce succès. Au nom

de son gouvernement, il réclame une indemnité et l'engagement formel, signé de la main du sultan et revêtu de son sceau, de défendre à tous ses corsaires d'arrêter et de visiter, sous quelque prétexte que ce soit, un bâtiment de commerce anglais. Sa demande reste sans réponse et, le 1er octobre, deux bâtiments de guerre viennent mouiller en rade de Tanger pour l'appuyer. Quelques jours plus tard, Douglas remet au représentant du Makhzen un ultimatum : si, dans un délai de quarante jours, il n'a pas obtenu satisfaction, il amènera son pavillon et s'embarquera avec les deux vice-consuls britanniques du Maroc ; de plus, la marine de la Grande-Bretagne fera le blocus du port de Tanger.

Le délai imparti arrive à expiration sans que Douglas ait reçu la moindre réponse. Dès le 12 novembre, le blocus annoncé est effectif. Puis, le 17 novembre, le mât du consulat est abattu et le consul général veut s'embarquer avec ses vice-consuls ; mais il en est empêché par les autorités locales, qui déclarent ne pouvoir le laisser partir sans un ordre du sultan. Le blocus est exécuté avec la plus grande rigueur ; aucun navire, quel qu'il soit et pour quelque raison que ce soit, ne peut entrer dans le port ni en sortir. Le premier jour seulement, on laisse passer le courrier d'Espagne et celui du corps consulaire, mais cette tolérance ne se renouvelle pas. Delaporte se plaint vivement de la gêne qui en résulte pour ses collègues et lui dans la transmission de leur courrier : sa protestation n'a aucun effet. On continue d'arrêter tous les navires qui se présentent et même, un jour, une bombarde marchande portugaise qui cherchait seulement à s'abriter en rade contre le vent d'est.

Cependant la réponse du Makhzen finit par arriver. Le Gouvernement chérifien refuse toute indemnité. « Vos bâtiments, écrit-il, vous ont été rendus sans qu'ils aient rien perdu, même pour la valeur de la rognure d'un ongle ». Quant à l'engagement de ne plus arrêter les navires anglais, il semble y accéder, mais en termes si vagues que le gouvernement de Londres ne peut s'en contenter. De plus, tous les Anglais du Maroc sont autorisés à quitter le pays, mais à l'exception du consul général Douglas.

Au début du mois de décembre 1828, le gouverneur de Tanger fait une nouvelle démarche auprès des agents des puissances chrétiennes. Il leur demande de lui écrire que tout navire rencontré en mer sans signes de confrontation peut être arrêté. La réponse que lui fait Delaporte est assez évasive et le gouverneur la lui retourne, mais notre représentant ne veut pas s'engager.

Les négociations continuent durant tout le mois de décembre 1828 et finissent par aboutir au début de l'année suivante. Le 19 janvier 1829, le mât du consulat général d'Angleterre est remis en place et le pavillon de l'Union Jack y est arboré de nouveau ; en même temps, les navires qui assuraient le blocus saluent le drapeau national de vingt-et-un coups

de canon, qui leur sont immédiatement rendus par les batteries de la place. Aussitôt après, le représentant de S. M. Britannique se rend en visite officielle chez le gouverneur de Tanger, puis annonçe par lettre à ses collègues la levée du blocus.

Il se montre d'ailleurs très discret sur les conditions de l'accord intervenu. Le gouvernement anglais, semble-t-il, a renoncé à sa demande d'indemnité ; par contre, le sultan a personnellement écrit au roi d'Angleterre et s'est engagé à faire désormais respecter par ses corsaires les navires britanniques. Sa lettre, du reste, était « d'un style tellement poli et recherché » que les hauts personnages du Makhzen ont manifesté leurs regrets de voir le Prince des Croyants écrire ainsi à un souverain chrétien.

On s'étonne que l'Angleterre, habituellement si sensible aux moindres atteintes portées à son prestige, n'ait pas réagi davantage contre l'offense faite à son consul, en l'empêchant de s'embarquer. Il semble même surprenant qu'elle se soit contentée, pour toute réparation, d'une lettre amicale du sultan à S. M. Britannique. Mais Douglas, malgré ses qualités, n'avait pas la personnalité de certains de ses successeurs, tel, par exemple, Sir John Drummond Hay. D'autre part, la politique du gouvernement de Londres ne s'était pas encore affirmée au Maroc comme elle le fera à partir de 1830.

L'incident avec l'Autriche allait avoir des suites plus graves encore que le différend avec la Grande-Bretagne.

Le navire autrichien capturé est un brick-goélette du port de Trieste, le *Véloce*, dont l'armateur est un sieur Monerde, et qui se rendait à Rio de Janeiro. Sa cargaison, qui appartient en grande partie à des sujets anglais, se compose d'huile, de vin et de six cent soixante-quatorze caisses de marchandises diverses, notamment de chandelles, de produits pharmaceutiques et de conteries, c'est-à-dire de grosses verroteries de Venise (1). A son arrivée dans le port du Bou Regreg, le bateau est immédiatement désarmé, placé sous la surveillance des administrateurs de la douane et son équipage, traité d'ailleurs avec certains égards, est envoyé à Fès.

Dès que la nouvelle parvient à Tanger, le corps consulaire s'en émeut et, sur la proposition du consul de Danemark, fait demander au sultan de lui remettre les marins autrichiens ; il les gardera sous sa responsabilité jusqu'à ce qu'un accord intervienne entre le Makhzen et le gouvernement de Vienne. Le chérif aquiesce à la demande des agents chrétiens car, dit-il, « il vaut mieux que ces marins soient avec vous, qui savez la manière comme ils doivent être traités ». Les prisonniers arrivent le 8 octobre 1828 à Tanger, où leurs frais de logement et d'entretien sont sup-

(1) BEN ZIDAN donne l'inventaire détaillé de la cargaison du *Véloce* (*op. cit.*, pp. 126 et sq.).

portés par tous les consuls. L'acte d'humanité de ces derniers leur vaut d'ailleurs les vifs remerciements du chargé d'affaires d'Autriche à Madrid.

En effet, il n'y a pas alors au Maroc d'agent autrichien et le consul de Portugal est chargé des intérêts de S. M. Apostolique. On lui confie naturellement le soin de discuter avec le Makhzen la restitution du *Véloce* et la libération de son équipage. Mais le consul de Naples, celui d'Angleterre et celui du Danemark tentent de se mêler aux négociations.

Le Makhzen ne se presse pas de répondre aux demandes du gouvernement autrichien, si bien qu'au début du mois de février 1829, une escadre de quatre bâtiments, sous les ordres de l'amiral Bandiera, vient croiser sur les côtes du Maroc. Le 14 mars suivant, un de ces navires arrive en rade de Tanger. Il porte à son bord le chevalier Pflügel, conseiller de légation, chargé de s'entendre avec les autorités marocaines. Le diplomate se met aussitôt en rapport avec le consul de Danemark, seul chargé désormais des intérêts autrichiens, au lieu de son collègue du Portugal, écarté pour des considérations politiques. Mais il refuse de descendre à terre et d'entrer en pourparlers avec le gouvernement de Tanger, tant que celui-ci n'aura pas salué son pavillon, rendu l'équipage prisonnier et pris l'engagement de restituer le *Véloce* et sa cargaison. Comme il n'obtient pas satisfaction, il met à la voile deux jours après, sans avoir quitté son bord.

Il revient cependant le 21 mars. La goélette qui l'amène est accompagnée cette fois d'un brick et d'une corvette. Pflügel débarque sans que son pavillon ait été salué, ni les prisonniers libérés. Les consuls européens le reçoivent à « la marine », où les troupes de la place font la haie, puis le conduisent chez leur collègue de Danemark. Assisté de ce dernier, le conseiller de légation autrichien a, le jour même, une longue conférence avec le gouverneur de Tanger, un délégué particulier du sultan et le premier administrateur de la douane. Il obtient un résultat : le capitaine et les marins du *Véloce* sont mis en liberté et s'embarquent immédiatement sur les navires autrichiens. Le lendemain, Pflügel et les commandants de ces bâtiments rendent une visite officielle à chacun des consuls de la ville. Le chevalier leur fait part des demandes de son gouvernement, qui exige la restitution du brick capturé et de sa cargaison et le paiement des frais d'armement de la flotte envoyée dans le Détroit.

Mais la restitution des marchandises est déjà devenue impossible, au moins en partie. En effet, quelques jours auparavant, deux commerçants israélites de Tétouan sont venus à Rabat, porteurs d'un ordre du sultan, qui enjoint aux fonctionnaires de la douane de leur remettre la moitié de toute la cargaison du *Véloce* ; naturellement les administrateurs se sont immédiatement conformés à la volonté de leur souverain. Par la suite, toujours sur l'ordre de Moulay Abd er-Rahman, le vin qui se trouve

sur le navire autrichien est jeté à la mer et l'administration des douanes prend possession des autres marchandises.

Mais les démarches du consul de Danemark restent toujours sans effet et, le 18 avril 1829, la division navale autrichienne revient en rade de Tanger. Le chevalier Pflügel est de nouveau reçu à la qasba, où se déroulent de longs entretiens, auxquels prennent part, avec lui, le consul de Danemark, le gouverneur de la ville et les administrateurs de la douane. Les Marocains se refusent obstinément à rendre aussi bien le navire que sa cargaison, et les négociations sont rompues le 22 avril. L'escadre de S. M. Apostolique se retire dans le port d'Algésiras, après que son chef ait annoncé qu'il allait faire le blocus de tous les ports du Maroc.

Non seulement les Autrichiens s'efforcent d'arrêter le commerce extérieur du pays, mais ils ouvrent les hostilités. Leurs navires bombardent successivement Larache le 4 juin 1829, Arzila le 21 juillet et Tétouan les 31 août et 25 septembre. A Larache, les marins européens effectuent même un débarquement, dans le but de détruire deux bateaux corsaires mouillés dans le Loukkos. Mais l'opération échoue lamentablement. Les deux navires chérifiens ne sont que légèrement endommagés et, vingt jours plus tard, se trouvent en état de prendre la mer. En outre, les assaillants subissent de lourdes portes. Une centaine d'entre eux trouvent la mort, tués par les défenseurs ou noyés dans le fleuve ; leurs têtes, coupées et dûment salées, sont envoyées à Fès pour être exposées à l'une des portes de la ville.

A Larache, les Marocains se sont courageusement défendus, mais ils ne montrent pas toujours la même combattivité. Le 27 juin 1829, une goélette autrichienne se montre en rade de Tanger, à portée des batteries du port et celles-ci ne tirent pas un seul coup de canon. Devant une telle inertie, le gouverneur de la place destitue le chef des canonniers, lui fait donner la bastonnade et l'envoie en prison.

Mais le sultan ne cède toujours pas aux exigences autrichiennes. Néanmoins, il se montre généreux et fait remettre en liberté les prisonniers de Larache. Le gouvernement de Vienne profite de cette occasion pour demander, dans les derniers jours du mois d'octobre 1829, à reprendre les négociations. Un navire de S. M. Apostolique entre dans le port de Tanger, muni du pavillon parlementaire mais, comme la ville ne lui fait aucun signal, il se retire sans insister.

Cependant les pourparlers recommencent bientôt, à Gibraltar, entre le chevalier Pflügel et l'israélite Benoliel, consul du Maroc en cette ville. Ils durent de longues semaines, pendant lesquelles des courriers ne cessent de circuler entre Marrakech, Tétouan et Gibraltar. En effet, le sultan n'a guère laissé d'initiative à son représentant, qui le tient minutieusement au courant de chaque entrevue avec le négociateur autrichien.

L'accord est enfin réalisé à la fin du mois de février 1830. Le *Véloce* est restitué à l'Autriche, mais dans l'état où il se trouve et sans marchandises. Le gouvernement de Vienne renonce à ses autres demandes, en même temps que le Makhzen abandonne la réclamation de ses vieilles créances sur l'ancienne République de Venise. En outre, le 19 mars suivant et toujours à Gibraltar, un traité de paix et de commerce est conclu entre les deux pays.

Avant même que ce traité ne soit signé, le 7 mars 1830, une corvette de guerre autrichienne se présente à l'estuaire du Bou Regreg et salue la côte marocaine de vingt-et-un coups de canon, que lui rendent les forts de Rabat et de Salé. Elle est accompagnée d'un mistic portugais, qui transporte un officier de marine et vingt-et-un matelots autrichiens. Ceux-ci, auxquels « on prodigue les meilleurs traitements », s'emploient aussitôt à remettre en état le bateau capturé dix-neuf mois plus tôt et, depuis lors, laissé à l'abandon. Enfin le 27 avril 1830, à quatre heures du soir, le *Véloce* quitte le port de Rabat à destination de Gibraltar.

Si l'on en croit Delaporte, l'incident avec l'Autriche serait dû à l'absence d'un agent de ce pays au Maroc. Le Makhzen aurait été froissé que le gouvernement de Vienne, après avoir envoyé, en 1805, un ambassadeur à la cour chérifienne, n'ait pas cru devoir se faire représenter par un consul. Par suite, il aurait donné l'ordre aux corsaires de ne pas hésiter à s'emparer des navires de S. M. Apostolique. La chose est fort possible ; toutefois, c'est seulement en 1885 qu'un consul général autrichien fut régulièrement accrédité auprès du sultan.

Le récit d'En-Naçiri, on le voit, est assez différent de la réalité. Par contre, l'historien marocain a tout à fait raison quand il écrit : « Cette affaire détermina le sultan Moulay Abd er-Rahman à renoncer aux expéditions maritimes et à y prendre intérêt. » (1)

La décision du souverain marocain ne fut d'ailleurs prise qu'après maintes réflexions. En effet, la première réaction du sultan, à la suite des attaques autrichiennes contre ses ports, fut au contraire de développer ses armements. C'est ainsi qu'au mois de septembre 1829, cinq chaloupes canonnières sont en construction à Tanger et qu'on s'efforce d'en hâter l'achèvement. Sitôt la paix signée avec l'Autriche, le chérif se préoccupe d'améliorer ses bateaux corsaires et veut envoyer l'un d'eux dans un port d'Europe, « pour le faire doubler en cuivre ». On construit encore à Rabat, en 1832, une goélette dans le but de courir sus aux bateaux marchands européens mais, dès 1835, elle n'est plus en état de prendre la mer. A la même époque, les autres bâtiments marocains destinés à la course sont

(1) En-Naçiri, *op. cit.*, p. 130.

pareillement considérés comme inutilisables et ancrés dans le Loukkos, à Larache.

Néanmoins, Moulay Abd er-Rahman ne tarda pas à se rendre compte que l'époque de la course était définitivement révolue et qu'il lui fallait renoncer à ses projets de guerre sainte. « Il se recueillit, dit encore En-Naçiri et, après un examen approfondi, pensa qu'il était sage de renoncer aux affaires de mer, en considération des nécessités du moment et du peu de profit résultant des expéditions des bateaux musulmans. » (1)

La situation, évidemment, n'était plus la même qu'aux siècles précédents. Alors qu'au temps de la République du Bou Regreg, les raïs de Rabat étaient autant et même plus pirates que corsaires, seule la course pouvait encore se pratiquer au XIXe siècle. On l'a vu, du reste, puisque le sultan demandait aux consuls de Tanger des passeports pour ses navires. Mais la course offrait un champ d'opérations et, par suite, des bénéfices bien moindres que la piraterie. D'autre part, les bateaux marocains ne pouvaient plus lutter à armes égales contre les vaisseaux européens. En outre, le développement des relations politiques avec les pays étrangers obligeait le sultan à certaines concessions. La prise d'Alger, au surplus, et l'établissement de la France en Afrique du Nord montraient le danger d'entrer en conflit avec une grande nation.

Ainsi, l'impuissance des marins chérifiens en face des navires chrétiens, la crainte de graves complications et le peu de profits à espérer ont amené la fin de la course au Maroc. Comme l'écrit encore En-Naçiri : « Vraiment, les grands avantages de l'abstention ne peuvent échapper à celui qui examine la question. » (2)

Jacques CAILLÉ.

(1) EN-NAÇIRI, *op. cit.*, p. 131.
(2) ID., *ibid.*, p. 131.